This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

**Правила использовапия**

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

**О программе Поиск кпиг Google**

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

Проектъ статьи объ огран. отвѣтст. владѣльцевъ морск. предпр.

HDI
HL 2182 Q

Bd. April 1933

HARVARD LAW LIBRARY

Received APR 4 1930

2.40

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНІЕ
ТОРГОВАГО МОРЕПЛАВАНІЯ и ПОРТОВЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденное Особое Совѣщаніе для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи.

# ПРОЕКТЪ СТАТЬИ

## ОБЪ ОГРАНИЧЕНІИ ОТВѢТСТВЕННОСТИ

## ВЛАДѢЛЬЦЕВЪ МОРЕХОДНЫХЪ ПРЕДПРІЯТІЙ.

СЪ ОБЪЯСНЕНІЯМИ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Киршбаума, Дворц. площ., д. М-ва Финансовъ.
1903.

APR 4 1930

*Объясненія къ проекту статьи объ ограниченіи отвѣтственности владѣльцевъ мореходныхъ предпріятій написаны членомъ ВЫСОЧАЙШЕ учрежденнаго Совѣщанія для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи В. С. Садовскимъ.*

## Объ ограниченіи отвѣтственности владѣльцевъ мореходныхъ предпріятій.

Въ измѣненіе и дополненіе ст. 683 т. X ч. 1 постановить:

**По требованіямъ о вознагражденіи за вредъ и убытки, причиненные капитаномъ или судовою командою при эксплоатаціи мореходныхъ предпріятій, отвѣтственность судохозяина, при отсутствіи непосредственной вины его, ограничивается предѣлами, установленными въ ст. 254 т. XI ч. 2 Уст. Торг.**

Т. XI ч. 2 уст. торг. ст. 253, 254, 454.
Финл. морск. уст. ст. 17.
Норв. зак. о морепл. ст. 7 ч. 2, ст. 8.
Герм. торг. улож. ст. 485, 486, 507 ч. 1, 632 ч. 3, 738.
Англ. зак. о морепл. 25 Августа 1894 г., ст. 503 и сл.
Франц. торг. улож. ст. 216 въ ред. зак. 14 Іюня 1841 г. и зак. 12 Августа 1885 г.
Итал. торг. улож. 31 Октября 1882 г. ст. 586, 587, ст. 491.
Испанск. торг. улож. 22 Августа 1885 г. ст. 690 ч. 1.
Порт. торг. улож. 1888 г., ст. 492 п. п. 1, 2 § 1.
Вельг. зак. о морск. торговлѣ 21 Августа 1879 г., ст. 7.
Брюссельск. конгрессъ по торг. праву 1888 г. Правила о предѣльн. отвѣтств. ст. 1.

Институтъ ограниченной отвѣтственности судохозяина ведетъ свое начало отъ временъ весьма отдаленныхъ. О правѣ судохозяина отказаться отъ судна и фрахта въ пользу вѣрителя взамѣнъ погашенія его требованія, т. е. о правѣ абандона, говорится уже въ Consulat de la mer; въ ордонансахъ 1681 г. имѣется правило, по которому судохозяинъ отвѣчаетъ за дѣйствія капитана, но можетъ освободиться отъ отвѣтственности, отказавшись отъ судна и фрахта въ пользу вѣрителей (гл. VIII кн. 2 ст. 2).

Эти правила перешли и въ нынѣ дѣйствующее французское торговое уложеніе. По ст. 216 означеннаго уложенія (въ редакціи закона 14 Іюня 1841 г.), каждый собственникъ судна отвѣчаетъ имущественно за дѣйствія капитана и по заключеннымъ имъ сдѣлкамъ (engagements), на сколько онѣ касаются судна и плаванія, но онъ во всякомъ случаѣ

можетъ освободиться отъ отвѣтственности, отказавшись отъ судна и фрахта; если же капитанъ въ то же время есть собственникъ или одинъ изъ собственниковъ судна, то онъ не пользуется правомъ отказа отъ судна и фрахта, и по заключеннымъ имъ сдѣлкамъ, насколько онѣ касаются судна и плаванія, отвѣчаетъ соразмѣрно своему участію въ суднѣ. По ст. 280 того же уложенія, суда, снасти, принадлежности судна, фрахтъ и нагруженные на судно товары служатъ взаимнымъ обезпеченіемъ исполненія договоровъ между сторонами. По ст. 491 ч. 1 итальянскаго торговаго уложенія хозяинъ судна, который не принялъ на себя личной отвѣтственности, можетъ во всякомъ случаѣ освободиться отъ нея, отказавшись отъ судна и фрахта. Аналогичное правило содержится въ испанскомъ торговомъ уложеніи (ст. 587, 590) и въ бельгійскомъ законѣ 21 Августа 1879 г. (ст. 7 ч. 2).

Финляндскій морской уставъ 9 Іюня 1873 г. (ст. 17), норвежскій, шведскій и датскій законы о торговомъ мореплаваніи (ст. 7—8) и германское торговое уложеніе (ст. 485—487, 493 ч. 2, 507) не упоминаютъ прямо объ абандонѣ, но содержатъ указаніе и подробное перечисленіе какъ тѣхъ требованій, по которымъ судохозяинъ отвѣчаетъ только судномъ и фрахтомъ, такъ и тѣхъ, по которымъ онъ отвѣчаетъ лично, т. е. всѣмъ своимъ имуществомъ.

Согласно только что приведеннымъ законоположеніямъ, судохозяинъ отвѣчаетъ не лично, а только судномъ и фрахтомъ по тѣмъ касающимся судна и плаванія сдѣлкамъ, которыя заключены капитаномъ въ силу его служебнаго званія или исполненіе которыхъ входитъ въ кругъ его служебныхъ обязанностей, хотя бы сдѣлка была заключена самимъ судохозяиномъ, а также за тѣ убытки, которые причинены третьимъ лицамъ дѣйствіями капитана или судовой команды; по тѣмъ же сдѣлкамъ, касающимся судна и плаванія, которыя заключены самимъ судохозяиномъ или кѣмъ-либо другимъ, по его довѣренности, или которыя, хотя и заключены капитаномъ въ силу его служебнаго званія, но имѣютъ своимъ предметомъ наемъ судовой команды или обезпечены личнымъ ручательствомъ судохозяина, а также за убытки, причиненные третьимъ лицамъ по винѣ самого судохозяина, этотъ послѣдній отвѣчаетъ всѣмъ своимъ имуществомъ.

Англійскій законъ идетъ нѣсколько дальше въ смыслѣ ограниченія отвѣтственности судохозяина. По закону торговаго мореплаванія 25 Августа 1894 г., отвѣтственность судохозяина опредѣляется восьмью фунтами стерлинговъ съ тонны, если убытокъ касается только имущества

и пятнадцатью фунтами съ тонны, если убытокъ вытекаетъ изъ причиненія смерти, тѣлеснаго поврежденія пассажира съ потерею или безъ потери его имущества (ст. 503 и сл.). Такимъ образомъ по англійскому закону отвѣтственность судохозяина не достигаетъ даже стоимости судна.

Изъ приведенной справки усматривается, что принципъ ограниченной отвѣтственности судохозяевъ за дѣйствія капитана и судовой команды усвоенъ всѣми важнѣйшими европейскими законодательствами. Что же касается нашего законодательства, то хотя означенный принципъ и извѣстенъ ему, но въ усвоеніи и развитіи этого принципа усматривается нѣкоторая непослѣдовательность при сопоставленіи соотвѣтствующихъ статей устава торговаго (т. XI ч. 2) и законовъ гражданскихъ (т. X ч. 1). Такъ напр. по ст. 253 устава торговаго, составляющей воспроизведеніе ст. 165 устава купеческаго водоходства 25 Іюня 1781 года [П. С. З., т. XXI (15,176)], и ст. 1 Высоч. утв. мнѣнія Госуд. Совѣта 29 Іюня 1853 г. [П. С. З. т. XXVIII (27,396)] судохозяинъ отвѣчаетъ за вредъ и убытки, причиненные невѣрностью, нечестностью или недостаткомъ искусства и знанія капитана, и за происшедшіе отъ неосторожности или упущеніи съ его стороны, когда самъ капитанъ оказывается къ тому несостоятельнымъ. По ст. 254, соотвѣтствующей той же ст. 165 устава водоходства и ст. 2 вышеозначеннаго мнѣнія Государственнаго Совѣта, судохозяинъ можетъ, въ случаѣ падающаго на него по ст. 253 взысканія, освободиться отъ всякой дальнѣйшей отвѣтственности уступкою своего судна и фрахта; онъ ни въ какомъ случаѣ не подвергается отвѣтственности за вредъ и убытки, капитаномъ его причиненные, сверхъ суммы, равной цѣнѣ его судна съ присоединеніемъ къ ней фрахтовыхъ за тотъ рейсъ денегъ.

Между тѣмъ, при измѣненіи ст. 683 т. X ч. 1, согласно Высочайше утвержденному 14 Февраля 1878 года мнѣнію Государственнаго Совѣта о наказаніяхъ за нарушенія безопасности желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній и о вознагражденіи потерпѣвшихъ ущербъ вслѣдствіе смерти и поврежденія въ здоровьи, причиненныхъ при эксплоатаціи сихъ предпріятій, неограниченная отвѣтственность, свойственная желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, распространена, въ явное противорѣчіе ст 254 т. XI ч. 2 уст. торг., и на владѣльцевъ пароходныхъ предпріятій.

Затѣмъ Правительствующій Сенатъ при истолкованіи содержащихся въ ст. 683 т. X ч. 1 правилъ въ цѣломъ рядѣ рѣшеній установилъ

положенія, что означенная статья, въ виду ст. 9 уст. гр. суд., должна примѣняться не только къ случаямъ несчастія съ людьми, но даже и къ искамъ о вознагражденіи за имущественный убытокъ (Гр. Кас. Д. 1880 г. № 97, 1882 г. № 23, 1884 г. № 59, 1887 г. № 96, 69, 1888 г. № 65 *); что хотя ст. 683 помѣщена въ раздѣлѣ о вознагражденіи за вредъ и убытки, причиненные преступленіями и проступками, тѣмъ не менѣе для примѣненія ея не нужно наличности преступленія или проступка, а достаточно, если гражданскій судъ установитъ, что причина несчастія могла быть предусмотрѣна (1876 г. № 7, 1879 г. № 204 и др.); что убытка нельзя ограничивать однимъ положительнымъ вещественнымъ ущербомъ въ имуществѣ, но къ нему слѣдуетъ причислить и лишеніе тѣхъ выгодъ, которыя могли быть получены потерпѣвшимъ лицомъ, если бы оно пользовалось личными и имущественными правами, нарушенными отвѣтчикомъ (Уг. Кас. Д-тъ 1889 года № 18); что пароходныя общества обязаны вознаграждать за всѣ убытки, причиненные преступными дѣйствіями ихъ агентовъ (Рѣш. Уг. Касс. Деп. 1896 года Февраля $^{6}/_{7}$ дня о потопленіи парохода «Владиміръ»).

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что прежде, нежели приступить къ изложенію правила объ отвѣтственности судохозяевъ, необходимо категорически поставить и рѣшить слѣдующій коренной, по этому предмету, вопросъ: есть-ли основаніе допускать въ пользу судохозяевъ изъятіе изъ общаго правила, по которому лицо, причинившее кому-либо вредъ или убытокъ, отвѣчаетъ всѣмъ своимъ имуществомъ, то есть, слѣдуетъ-ли оставить въ силѣ и на будущее время усвоенное нынѣ дѣйствующимъ уставомъ торговымъ начало ограниченной отвѣтственности судохозяевъ, или пойти по пути уравненія отвѣтственности судохозяевъ съ отвѣтственностью всѣхъ другихъ предпринимателей?

Въ пользу рѣшенія этого вопроса въ смыслѣ ограниченія отвѣтственности судохозяевъ могутъ быть приведены слѣдующія соображенія.

Торговый флотъ оказываетъ весьма важныя услуги народному хозяйству, содѣйствуя международному обмѣну цѣнностей, т. е. ввозу въ страну тѣхъ продуктовъ, которые нужны населенію для потребленія или производства, и вывозу изъ нея другихъ продуктовъ, которыхъ имѣется

---

*) *Л. И. Петровъ* видитъ въ этомъ распространительное толкованіе juris singularis («Къ вопросу объ отвѣтств. жел.-дорожн. и пароходн. предпріятій». Вѣстн. Права 1900 г. № 10 стр. 87).

излишекъ, каковой обмѣнъ несомнѣнно ведетъ къ обогащенію страны. Торговый флотъ во время войны можетъ оказать существенную помощь по перевозкѣ войскъ, военныхъ и продовольственныхъ припасовъ, развѣдочной службы и т. п. Наконецъ, благодаря торговому флоту совершается перемѣщеніе наиболѣе дешевымъ способомъ не только грузовъ, но и пассажировъ, а это содѣйствуетъ достиженію не только хозяйственныхъ, но и культурныхъ, образовательныхъ цѣлей.

Въ виду важности и значительности этихъ услугъ, почти во всѣхъ иностранныхъ государствахъ, а также и у насъ издавна принимаются самыя разнообразныя мѣры и даются льготы съ цѣлью поощренія судостроительства, облегченія пріобрѣтенія мореходныхъ судовъ за границей, развитія торговыхъ сношеній съ иностранными государствами, улучшенія торговыхъ законовъ и т. п.

Но всѣ эти мѣры, имѣющія цѣлью положительное содѣйствіе развитію торговаго флота, легко могутъ оказаться недостаточными, въ виду того, что торговое мореплаваніе принадлежитъ къ числу промысловъ наиболѣе рискованныхъ: иногда достаточно малѣйшей ошибки или упущенія со стороны управляющаго судномъ, чтобы произошла катастрофа, въ особенности во время морской опасности, и на судохозяина пала за происшедшіе убытки отвѣтственность, значительно превышающая не только его заработокъ, т. е. причитающійся ему фрахтъ, но и стоимость самого судна. Такимъ образомъ, если бы къ судохозяевамъ всегда примѣнять общее правило неограниченной отвѣтственности, то промыселъ мореплаванія легко могъ бы сдѣлаться столь убыточнымъ, что врядъ-ли нашлось бы много охотниковъ вкладывать свои капиталы и отдавать свой трудъ строенію и эксплоатаціи мореходныхъ судовъ.

Если, быть можетъ, нѣтъ основанія ограничивать отвѣтственность судохозяевъ при возмѣщеніи причиненныхъ ими самими убытковъ, если напр. самъ судохозяинъ принялъ на себя обязанность управлять судномъ, то иначе слѣдуетъ отнестись къ тому случаю, когда дѣло идетъ о возмѣщеніи убытковъ, причиненныхъ дѣйствіями капитана: въ этомъ послѣднемъ случаѣ судами управляютъ не сами хозяева, а постороннія лица, въ выборѣ которыхъ судохозяева ограничены требованіями закона; дѣйствія этихъ лицъ судохозяева не могутъ, за дальностью разстоянія, ни своевременно контролировать, ни направлять по своему усмотрѣнію, въ виду того, что во всѣхъ экстренныхъ случаяхъ принятіе соотвѣтствующихъ мѣръ бываетъ неотложно, что не допускаетъ выжиданія распоряженій судохозяина.

На практикѣ возможенъ случай, что назначеніе капитана можетъ состояться даже безъ всякаго участія самого судохозяина (уст. консульск. ст. 74) и тѣмъ не менѣе за убытки, причиненные подобнымъ капитаномъ, отвѣчаетъ судохозяинъ. Собственно говоря, въ случаѣ, предусмотрѣнномъ ст. 74 уст. конс., а именно въ случаѣ смерти капитана въ иностранномъ портѣ, гдѣ нѣтъ ни самого судохозяина, ни его уполномоченнаго, изъ затрудненія невозможно выйти иначе, какъ посредствомъ назначенія новаго капитана россійскимъ консуломъ, какъ лицомъ оффиціальнымъ, облеченнымъ довѣріемъ начальства и властью. А между тѣмъ, можно-ли признать естественнымъ такой порядокъ, при которомъ судохозяинъ обязанъ отвѣчать за дѣйствія совершенно ему неизвѣстнаго лица не только такою значительною стоимостью, какую представляетъ судно и фрахтъ, но и всѣмъ остальнымъ своимъ имуществомъ и притомъ лица, выбраннаго консуломъ, который за свой выборъ не несетъ никакой имущественной отвѣтственности? Если не смягчить отвѣтственности судохозяина за дѣйствія капитана, то не значитъ-ли это идти въ разрѣзъ съ условіями мореходнаго промысла?

Въ виду сказаннаго ясно, что не всегда было бы справедливо обязывать судохозяина возмѣщать убытки, причиненные капитаномъ или судовою командою, въ такомъ же объемѣ, какъ и убытки, причиненные по его, судохозяина, винѣ, въ особенности, если принять во вниманіе, что капитанъ мореходнаго судна—лицо, имѣющее соотвѣтствующій дипломъ, оффиціально удостовѣряющій его компетентность въ управленіи судномъ и что судохозяинъ не вправѣ ввѣрить управленіе судномъ лицу, не обладающему подобнымъ оффиціальнымъ удостовѣреніемъ. При такихъ условіяхъ, капитанъ мореходнаго судна не можетъ быть разсматриваемъ, какъ уполномоченный въ строгомъ смыслѣ этого слова, подобно приказчику, торговому агенту и т. п. и хотя капитанъ въ правѣ вступать въ сдѣлки по судну и плаванію, но это онъ можетъ дѣлать не въ силу полномочія судохозяина, а въ силу своего служебнаго званія, въ силу необходимости.

Но если въ принципѣ признать, что по условіямъ мореходнаго промысла на судохозяина за дѣйствія капитана и судовой команды можетъ быть возложена только ограниченная отвѣтственность, то есть-ли основаніе допускать изъ этого правила какое-либо изъятіе, напр. въ томъ случаѣ, если убытки произошли вслѣдствіе причиненія кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьи?

По новымъ правиламъ, вошедшимъ въ ст. 683 т. X ч. 1, владѣльцы пароходныхъ предпріятій въ смыслѣ отвѣтственности за убытки, происшедшіе отъ причиненія смерти или поврежденія въ здоровьи, приравнены къ владѣльцамъ предпріятій желѣзно-дорожныхъ (п. 1), т. е. несутъ отвѣтственность неограниченную, такъ какъ по п. 4 размѣръ вознагражденія долженъ зависѣть исключительно отъ понесеннаго ущерба.

Приравненіе владѣльцевъ мореходныхъ предпріятій къ владѣльцамъ предпріятій желѣзнодорожныхъ въ смыслѣ усиленной и неограниченной отвѣтственности ихъ за убытки, происшедшіе отъ причиненія смерти или поврежденія въ здоровьи, врядъ-ли имѣетъ правильное основаніе.

Нѣтъ сомнѣнія, что всякое изъятіе изъ начала ограниченной отвѣтственности судохозяевъ за убытки, происшедшіе по винѣ ихъ агентовъ, идетъ въ разрѣзъ съ тѣми государственными и народно-хозяйственными интересами и потребностями, о которыхъ было сказано выше.

Ни одно изъ иностранныхъ законодательствъ, признавшихъ необходимость установить начало ограниченной отвѣтственности судохозяевъ, не нашло достаточныхъ основаній къ допущенію изъятія изъ этого начала на случай возмѣщенія убытковъ, причиненныхъ смертью или поврежденіемъ здоровья. Только англійскій законъ нѣсколько увеличиваетъ размѣръ отвѣтственности судохозяевъ въ означенномъ случаѣ, оцѣняя каждую тонну не въ 8, какъ обыкновенно, а въ 15 фунтовъ стерлинговъ, но и это скорѣе потому, что устанавливаемая англійскимъ закономъ отвѣтственность судохозяевъ слишкомъ низка и даже и при повышенной оцѣнкѣ вмѣстимости судна остается ниже суммы фрахта и стоимости судна.

Всякое нарушеніе начала ограниченной отвѣтственности судохозяевъ должно вредно отразиться на интересахъ торговаго мореплаванія, такъ какъ увеличиваетъ и дѣлаетъ неопредѣленнымъ рискъ предпринимателя.

Если, принимая къ перевозкѣ грузъ, судохозяинъ еще можетъ хотя бы приблизительно опредѣлить размѣръ возможнаго убытка въ случаѣ гибели или поврежденія его, потому что стоимость груза — величина, поддающаяся оцѣнкѣ, то въ совершенно иномъ положеніи находится судохозяинъ, когда онъ принимаетъ къ перевозкѣ пассажировъ, такъ какъ размѣръ убытка въ этомъ случаѣ зависитъ отъ такихъ не поддающихся учету, но могущихъ оказаться весьма значительными величинъ,

какъ состоятельность или работоспособность потерпѣвшихъ лицъ. При такихъ условіяхъ существованіе, а тѣмъ болѣе развитіе мореходнаго промысла могутъ быть крайне затруднены.

Но всякое нарушеніе начала ограниченной отвѣтственности должно вредно отразиться на интересахъ торговаго мореплаванія еще и косвенно, затрудняя конкурренцію съ иностранными судами: наши судохозяева, неся большой рискъ, должны увеличивать размѣръ взимаемаго ими фрахта и пассажирской платы, тогда какъ иностранные предприниматели, огражденные ограниченною отвѣтственностью, т. е. неся опредѣленный и менѣе значительный рискъ, всегда могутъ удовольствоваться низшимъ размѣромъ фрахта и пассажирской платы. Не трудно предвидѣть, какое послѣдствіе можетъ возымѣть подобное неравенство шансовъ на исходъ соперничества съ иностраннымъ торговымъ флотомъ.

Къ сказанному слѣдуетъ присовокупить, что и сама по себѣ стоимость судна, въ особенности пассажирскаго, представляетъ достаточное обезпеченіе для покрытія убытковъ, которые могутъ быть причинены смертью или увѣчьемъ. Если же пассажиръ опасается, что стоимости судна недостаточно для покрытія убытковъ, которые могутъ быть причинены его смертью или увѣчьемъ, то онъ съ цѣлью восполненія этой недостаточности всегда можетъ прибѣгнуть къ столь распространенному обычаю страхованія себя на случай смерти или увѣчья.

На основаніи всего изложеннаго и принимая во вниманіе, что приравненіе пароходнаго предпріятія къ желѣзнодорожному, въ смыслѣ отвѣтственности за убытки отъ смерти или увѣчья, вызвано исключительно желаніемъ оградить интересы потерпѣвшихъ лицъ, причемъ въ жертву этимъ послѣднимъ приносятся государственные и народно-хозяйственные интересы, связанные съ развитіемъ торговаго мореходства, признается необходимымъ возвратиться къ искони практиковавшемуся у насъ порядку ограниченной отвѣтственности судохозяевъ за вредъ и убытки, причиненные по винѣ ихъ агентовъ, не допуская никакихъ изъятій изъ этого порядка. Возвращеніе къ этому порядку представляется вполнѣ своевременнымъ теперь, когда предпринято столь крупное преобразованіе по управленію нашимъ торговымъ мореплаваніемъ, предназначеннымъ поднять производительность Россіи и устранить зависимость отъ иностранныхъ предпріятій и торговыхъ флотовъ, когда признана необходимость всѣми мѣрами содѣйствовать улучшенію условій судопромышленности, въ числѣ каковыхъ условій, какъ было объяснено выше, не послѣднее мѣсто занимаетъ ограниченіе отвѣтственности судохозяевъ по возмѣщенію убытковъ, причиненныхъ по винѣ ихъ агентовъ.

Но, допуская, что судохозяинъ не обязанъ возмѣщать причиненные капитаномъ или судовою командою убытки полностью, необходимо еще опредѣлить, въ какомъ же именно объемѣ убытки эти должны быть возмѣщены.

Большинство дѣйствующихъ законодательствъ, какъ было указано выше, ограничиваютъ въ означенномъ случаѣ объемъ отвѣтственности судохозяина судномъ и фрахтомъ, для чего имѣются уважительныя основанія.

При вступленіи третьяго лица съ капитаномъ въ сдѣлку по судну, самого судохозяина обыкновенно нѣтъ въ наличности; третье лицо его не знаетъ, не знаетъ и того, есть ли у него еще какое-либо, кромѣ судна, имущество; оно имѣетъ въ виду только судно и заработанный имъ фрахтъ и этимъ имуществомъ оно измѣряетъ кредитоспособность своего контрагента. Естественно, что и свое взысканіе, если къ этому представится надобность, оно обратитъ лишь на это имущество. Въ этомъ случаѣ судно какъ бы отождествляется съ отвѣтчикомъ и говорится, что отвѣчаетъ по взысканію судно.

Вотъ почему отвѣтственность судохозяина за причиненные капитаномъ или судовою командою убытки слѣдуетъ свести къ судну и фрахту; ограничивать же эту отвѣтственность суммою, недостигающею стоимости судна, какъ это дѣлаетъ англійскій законъ, представляется произвольнымъ, такъ какъ сумма эта не исчерпываетъ стоимости даже того имущества, которое имѣется въ виду при заключеніи сдѣлки.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что торговый флотъ, въ виду рискованности промысла мореплаванія, не можетъ успѣшно развиваться, если къ отвѣтственности судохозяевъ за вредъ и убытки, причиненные служебными дѣйствіями капитана и судовой команды, примѣнять общее правило, въ силу котораго лицо, причинившее вредъ и убытки, обязано отвѣчать всѣмъ своимъ имуществомъ. Пересмотръ законовъ, касающихся торговаго мореплаванія, предпринятъ именно съ цѣлью содѣйствія развитію торговаго флота, и потому естественно, что въ будущее уложеніе торговаго мореплаванія должно быть введено начало ограниченной отвѣтственности судохозяина, начало, издавна извѣстное и дѣйствующимъ у насъ доселѣ торговымъ законамъ. Однако, въ виду того, что до введенія въ дѣйствіе означеннаго уложенія пройдетъ еще болѣе или менѣе значительное время, признается полезнымъ нынѣ же возвратиться къ ограниченной отвѣтственности судохозяевъ съ цѣлью устра-

ненія тѣхъ чрезмѣрныхъ убытковъ, которые несетъ наше мореходство при дѣйствіи ст. 683 т. X ч. 1 въ ея теперешней редакціи.

Покровительство судоходству, между прочимъ, и въ смыслѣ ограниченія отвѣтственности судохозяевъ, практикуется въ весьма многихъ государствахъ, но это не препятствуетъ процвѣтанію въ нихъ торговаго флота. Нельзя при этомъ не указать на Великобританію, какъ на страну, гдѣ отвѣтственность судохозяевъ наиболѣе ограничена и гдѣ въ то же время торговый флотъ достигъ наибольшаго развитія и въ количественномъ и въ качественномъ отношеніяхъ.

Въ виду такой распространенности системы покровительства въ отношеніи торговаго флота, было бы непрактично не допустить ограниченія отвѣтственности судохозяевъ въ извѣстныхъ случаяхъ, такъ какъ это легко могло бы повести къ переходу судовъ подъ флагъ какого-либо иного государства, гдѣ судоходство пользуется большими льготами по предмету отвѣтственности судоходовъ, суда же обладаютъ такою подвижностью, которая весьма облегчаетъ подобный переходъ.

Переходя затѣмъ къ ближайшимъ объясненіямъ по поводу проектируемой статьи, необходимо замѣтить, что задача настоящаго законопроекта состоитъ въ томъ, чтобы возстановить усвоенный нашими дѣйствующими торговыми законами принципъ ограниченной отвѣтственности судохозяевъ, а для достиженія этой цѣли достаточно устранить тѣ измѣненія этого принципа, которыя были введены въ ст. 683 въ силу Высочайше утвержденнаго 14 Февраля 1878 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта. Съ устраненіемъ этихъ измѣненій, ст. 253 и 254 устава торговаго снова будутъ примѣняться во всѣхъ случаяхъ причиненія убытковъ капитаномъ или судовою командою, не исключая и тѣхъ случаевъ, когда убытки произошли вслѣдствіе причиненія кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьи, а тѣмъ болѣе, когда убытки причинены столкновеніемъ судовъ или поврежденіемъ имущества, принятаго для перевозки моремъ.

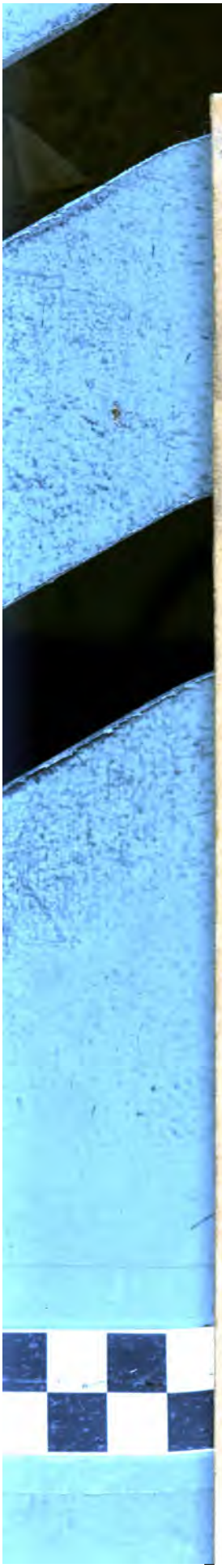
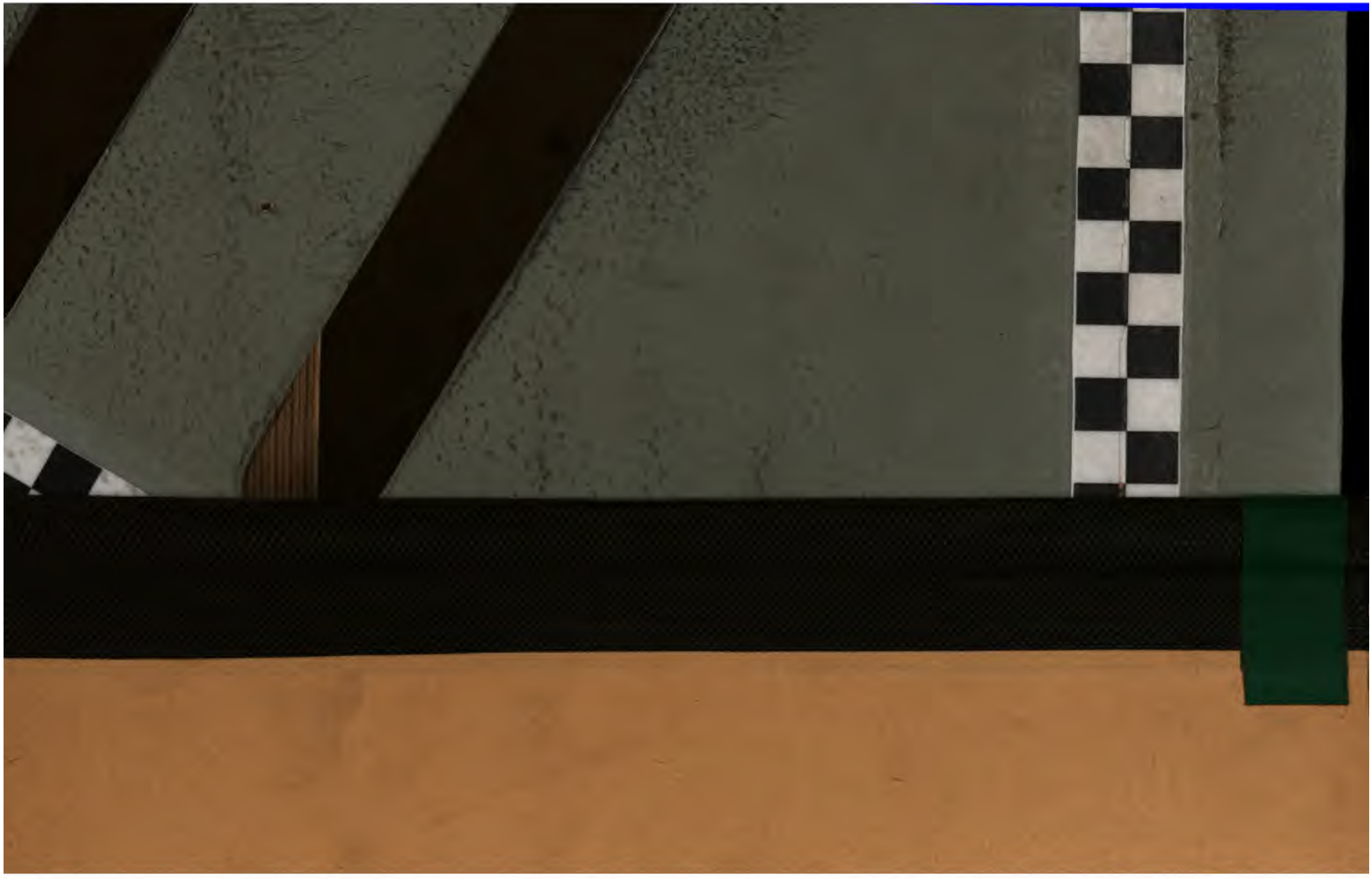
Въ виду этого, проектируемое узаконеніе осуществляется не въ рядѣ самостоятельныхъ правилъ, установляющихъ ограниченную отвѣтственность судохозяевъ съ точнымъ указаніемъ предѣловъ этой отвѣтственности и перечисляющихъ всѣ главные случаи возникновенія ея, какъ это предполагалось въ предварительномъ проектѣ по данному вопросу, а въ возстановленіи той ограниченной отвѣтственности, о которой говорится въ ст. 254 устава торговаго, и въ сведеніи всѣхъ случаевъ

возникновенія этой отвѣтственности къ убыткамъ, причиненнымъ служебными дѣйствіями капитана или судовой команды.

Теперь нѣтъ надобности входить въ разсмотрѣніе вопроса о томъ, на сколько содержащееся въ ст. 254 опредѣленіе ограниченной отвѣтственности точно и правильно, въ виду того, что проектируемая статья—законъ временный, предназначаемый къ примѣненію только до тѣхъ поръ, пока будетъ введено въ дѣйствіе новое уложеніе торговаго мореплаванія, гдѣ вопросъ о существѣ и предѣлахъ ограниченной отвѣтственности подвергнется всестороннему обсужденію, причемъ, по всей вѣроятности, не обойдется и безъ ближайшей провѣрки содержащагося въ ст. 254 опредѣленія этого понятія; теперь же признается болѣе подходящимъ воспользоваться готовымъ, получившимъ право гражданства опредѣленіемъ, въ виду того, что проектируемая статья предназначается занять мѣсто среди дѣйствующихъ законовъ. Какъ ст. 254 толковалась и примѣнялась до настоящаго времени, такъ она будетъ толковаться и примѣняться и на будущее время, входить же въ разсмотрѣніе этихъ вопросовъ въ настоящее время представляется излишнимъ.

Иностранныя законодательства, говоря о случаяхъ примѣненія правила объ ограниченной отвѣтственности, гораздо подробнѣе перечисляютъ эти случаи, нежели проектируемая статья; такъ, они говорятъ не только о причиненіи убытковъ служебными дѣйствіями капитана и судовой команды, но и объ убыткахъ, причиненныхъ неисполненіемъ со стороны капитана заключенныхъ какъ имъ самимъ сдѣлокъ по судну, такъ и сдѣлокъ, заключенныхъ судохозяиномъ, если эти послѣднія сдѣлки не были исполнены капитаномъ вопреки его служебному долгу. Вводить эти подробности во временной законъ признается излишнимъ, тѣмъ болѣе, что въ проектируемую статью включено по этому предмету такое общее выраженіе, которое можетъ обнять всѣ случаи причиненія убытковъ по винѣ капитана и судовой команды.

Однако, въ виду того, что проектируемая статья имѣетъ въ виду только тѣ убытки, которые причинены *служебными* дѣйствіями капитана и судовой команды, а не всѣ вообще убытки, которые могутъ быть причинены дѣйствіями означенныхъ лицъ, въ проектируемую статью включена оговорка: «при эксплоатаціи мореходныхъ предпріятій» и именно *мореходныхъ*, а не *пароходныхъ* предпріятій, какъ сказано въ ст. 683, каковая замѣна произведена въ виду того, что предметъ вѣдомства Главнаго Управленія составляетъ торговое *море*плаваніе.

Для того, чтобы судохозяинъ понесъ за причиненные служебными дѣйствіями капитана и судовой команды убытки только ограниченную отвѣтственность, необходимо, чтобы дѣйствія эти не составляли результата непосредственной вины самого судохозяина. Такъ, напр., въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣйствіе капитана или судового служителя, причинившее кому-либо убытокъ, совершено по приказанію судохозяина, нѣтъ основанія освобождать этого послѣдняго отъ обычной, т. е. неограниченной отвѣтственности. То же самое слѣдуетъ сказать и о томъ случаѣ, когда убытки причинены самимъ судохозяиномъ въ то время, когда онъ отправлялъ обязанности капитана судна. Включеніе соотвѣтствующей оговорки въ проектируемую статью имѣетъ цѣлью подчеркнуть то обстоятельство, что правило объ ограниченной отвѣтственности судохозяина составляетъ исключеніе изъ общаго правила о неограниченности отвѣтственности владѣльцевъ всякаго рода предпріятій и что отсутствіе непосредственной вины самого судохозяина является существеннымъ условіемъ для ограниченія его отвѣтственности.

Въ заключеніе необходимо упомянуть о томъ, что проектируемая статья по возможности придерживается терминологіи дѣйствующихъ законовъ, такъ какъ она предназначается занять мѣсто среди этихъ законовъ; въ одномъ случаѣ она отступаетъ отъ дѣйствующихъ законовъ, распространяя ограниченную отвѣтственность судохозяина на случай причиненія убытковъ не только капитаномъ, но и судовою командою, въ виду того, что по существу нѣтъ основанія проводить какое-либо различіе между означенными двумя случаями въ смыслѣ отвѣтственности судохозяина.